

# Appendici

## Allegato Fornitura dei dati

### 1 Situazione

#### **Versione 2.0 del 9 dicembre 2022**

Per svolgere la propria attività di trasporto sulla rete FFS e contabilizzare in modo reale il prezzo di traccia, un'ITF è tenuta a conformarsi alle procedure di comunicazione dei dati a FFS Infrastruttura descritte nel presente Allegato.

### 2 Aspetti legali

Un'ITF è responsabile della correttezza e della completezza dei dati forniti, a prescindere dal formato in cui vengono resi disponibili. In caso di lacune o inesattezze dei dati può succedere che un treno non sia autorizzato a proseguire la corsa fino alla rettifica dei dati o che, al momento della fatturazione del prezzo di base per l'usura e/o per il consumo di energia, vengano considerati i valori standard previsti dal catalogo delle prestazioni.

È fatta riserva di apportare modifiche ai dati indispensabili ai fini dell'esercizio inerenti alle normative di legge (ad es. in seguito all'aggiornamento di prescrizioni doganali), che rendono necessario l'approntamento di ulteriori dati.

È possibile effettuare il trasferimento dei dati come prestazione di base gratuita, in relazione alla modalità prescelta. Su richiesta specifica sono possibili forme più estese di utilizzazione dei sistemi IT e l'acquisizione dei dati come prestazione di base gratuita o prestazione di servizio a pagamento. I dati trasmessi possono essere modificati in riferimento a processi indispensabili per l'esercizio.

I dati raccolti saranno utilizzati per la fornitura delle prestazioni di Infrastruttura (ad es. pianificazione dell'orario, guida dei treni, informazioni alla clientela, contabilizzazione). Se necessario alla prestazione di attività e/o richiesto per compiti sovraordinati (come obblighi di legge), i dati potranno essere inoltrati a terzi.

### 3.1 Dati da fornire

Dati sulla composizione del treno da trasmettere elettronicamente:

- ID traccia
- Numero del treno
- Giorno d'esercizio o periodo di circolazione
- Periodo d'orario
- ITF
- Corse di formazione con punto d'esercizio iniziale e finale, inclusi gli orari di arrivo e di partenza.
- Collegamenti degli elementi della formazione (treno-da, treno-per) all'inizio e alla fine della corsa di formazione del treno.
- Prestazioni produttive (veicoli della stessa rotazione che sono associati a un treno).
- Percorso diretto dei carri (collegamento di elementi della formazione tra treni, senza che i viaggiatori debbano lasciare i veicoli).
- Tipo di circolazione (Codice) inclusa attribuzione al tipo di veicolo dei dati anagrafici ZIS-FOS
- Tipo di veicolo per ogni cassa del veicolo (le casse del veicolo appartenenti allo stesso veicolo articolato devono essere indicate nei dati forniti sotto lo stesso tipo di veicolo).
- Caratteristiche dell'equipaggiamento (posti a sedere 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe, posti per sedie a rotelle; climatizzazione e altro)
- Numero del carro per prenotazioni
- Indicazione se trazione viene rimorchiata. Dato facoltativo, per riduzione del prezzo per costi delle tracce.
- Stato del veicolo per il cliente: aperto, chiuso
- EVN dei veicoli, obbligo per trazioni e treni articolati (L'EVN è un numero di identificazione del veicolo di 12 cifre registrato nel registro dei veicoli per l'imputazione dei costi per l'energia si veda il capitolo 5.)
- Ruolo della trazione
- Energia motrice della trazione
- Categoria di treno (facoltativo)
- Categoria di freno (facoltativo)
- Esatta lunghezza del carico rimorchiato (carri e veicoli motore rimorchiati) per treni con una lunghezza complessiva > 500 m (facoltativa per l'utilizzo del bonus per treni lunghi)

### 3.2 Possibilità di fornitura



I dati corretti riguardo alla composizione dei treni viaggiatori e di tutti i treni loc (traffico vi CMS User e merci) devono essere forniti a FFS Infrastruttura tramite il sistema informatico ZIS-FOS. Sono disponibili le seguenti opzioni:

- Fornitura dei dati allo ZIS-FOS mediante interfaccia elettronica con formato di comunicazione definito (XML) in base alle specifiche corrispondenti in accordo con FFS Infrastruttura. L'approntamento di un'interfaccia è un'operazione a pagamento.
- Inserimento dei dati direttamente nell'applicazione ZIS-FOS
- Importazione in ZIS-FOS delle formazioni registrate in NeTS per i dati giornalieri e annuali disponibili. La verifica della correttezza e completezza dei dati importati da ZIS-FOS è di competenza dell'ITF.
- Dato che ZIS-FOS non contiene nessun campo dati per la lunghezza del carico rimorchiato, i dati corretti ai sensi della cifra 3.1 vanno inviati per e-mail a [onestopshop@sbb.ch](mailto:onestopshop@sbb.ch).
- Per tutti i canali di fornitura le trazioni del traffico merci vengono trasmesse da ZIS-FOS a ZIS-Formazioni e possono essere verificate/aggiornate durante il controllo dei treni. Se il tipo di locomotiva, il numero di locomotive e la tratta restano identici ai dati confermati nel controllo dei treni, nel calendario della produzione specifico si effettua un aggiornamento dei numeri EVN anche al termine del controllo dei treni.

### 3.2.1 Perturbazioni

Se una perturbazione impedisce la fornitura dei dati, al termine dell'interruzione è necessario aggiornare e comunicare i dati indispensabili ai fini dell'esercizio.

### 3.2.2 Prospettive

Al momento resta vuoto.

## 3.3 Tempi di fornitura

L'ITF deve comunicare i dati a FFS Infrastruttura nei seguenti tempi:

1. Fornitura dei dati annuali completi al più tardi una settimana dopo l'attribuzione provvisoria delle tracce (per la pianificazione annuale di FFS Infrastruttura).
2. Fornitura a posteriori dei dati annuali completi in un intervallo di due settimane (anche se non si sono verificate modifiche), affinché sia garantito lo stato di aggiornamento dei dati annuali.
3. I dati giornalieri possono essere trasmessi a partire da 40 giorni prima della corsa. In ogni caso, la comunicazione deve essere terminata al massimo tre giorni di esercizio dopo la data della corsa, anche se i dati giornalieri non differiscono rispetto ai dati annuali. In alternativa, è

possibile richiedere a ZIS-FOS di generare i dati sulle composizioni giornaliere ricevute da NeTS. CMS User

4. Eventuali variazioni dell'SMS-ITF devono essere comunque annunciate via ZIS prima della partenza del treno.

### 3.4 Contatti

Persone da contattare in ZIS-FOS per eventuali domande, problemi e ordinazioni riguardanti i diritti d'accesso:

FFS Infrastruttura

[zis@sbb.ch](mailto:zis@sbb.ch)

### 3.5 Utilizzazione estesa dei sistemi

Gli interlocutori di Vendite sono a disposizione per la fruizione di prestazioni IT di FFS Infrastruttura (utilizzo dei sistemi IT e acquisizione di dati):

FFS Infrastruttura (I-ESP-VK, Hilfikerstrasse 3, 3000 Bern 65, Schweiz)

[verkauf@sbb.ch](mailto:verkauf@sbb.ch)

## 4 Traffico merci

### 4.1 Dati da fornire

#### 4.1.1 Dati obbligatori per tutti i treni merci

- Codice debitore (ITF richiedente)
- SMS-ITF (ITF che conduce il treno)
- Numero treno
- Data di partenza
- Codice della stazione di partenza (incl. codice nazionale UIC) del treno
- Codice della stazione di destinazione (incl. codice nazionale UIC) del treno
- Ev. codice di ingresso alla frontiera UIC e data di passaggio della frontiera secondo l'orario
- Ev. stazione cedente o cessionaria speciale del carro
- Tipo di comunicazione
- Veicoli motore per l'intero itinerario del treno: codice e EVN (per l'imputazione dei costi per l'energia si veda il capitolo 5), posizione sul treno, tipo di freno, pesi propri, pesi-freni, energia (termica, elettrica con/senza recupero), Vmax della trazione, peso-freno d'inerzia (in kN) •

- Categoria di treno e di freno
- Velocità massima del treno
- Numero del carro o anche, nel traffico combinato, il numero di unità di carico
- Detentore del carro
- Numero di identificazione della spedizione formato da codice nazionale UIC, codice stazione UIC, codice RICS e numero di spedizione
- Codice RICS-ITF per la stazione/trasportatore cedente o cessionaria/o
- Codice nazionale della stazione di spedizione del carro/della spedizione
- Codice della stazione di spedizione del carro/della spedizione
- Data di invio della spedizione
- Posto di carico (se stazione di spedizione in Svizzera)
- Codice nazionale della stazione di destinazione del carro/della spedizione
- Codice della stazione di ricezione del carro/della spedizione
- Posto di scarico (se stazione di ricezione in Svizzera)
- Nel traffico transfrontaliero, almeno il codice di ingresso e di uscita alla frontiera UIC (itinerari UIC) dei veicoli da e verso la Svizzera
- Numero di ordinamento del carro nel treno
- Gruppo di ordinamento nel treno
- Numero di assi del carro
- Tara del carro
- Lunghezza tra i respingenti
- Codice tipo freno a mano e peso-freno a mano (in kilo-Newton o tonnellate)
- Tipo di accoppiamento
- Tipo e stato del freno del carro
- Peso-freno e peso di inversione e informazioni aggiornate sul peso-freno dei carri
- Ev. particolarità del freno
- Numero di unità di freno del carro
- Riquadro dei limiti di carico
- Riquadro derogatorio
- V/max del carro (in base al carico, al tipo di costruzione o a danni)
- Peso del carico
- Eventuali difetti annotati sul foglio e danni
- Data dell'ultima revisione e termine di tolleranza
- Ev. data dell'ultima ispezione speciale e termine per l'ispezione
- Ev. codice per la limitazione di trasporto del carico/danni/costruzione
- Form, Art, Gefahr (FAG – forma, tipo, pericolo)
- Profilo di spazio libero dei veicoli del traffico combinato (profilo P/C o NT di ogni carro), data di introduzione non ancora definita.



### Per ogni carro e/o unità di carico nel traffico combinato

- Numero del pericolo (numero di classificazione del pericolo): con il tipo di trasporto «carro cisterna» o «alla rinfusa»
- Codice della materia (Codice ONU)
- Classe RID
- Gruppo d'imballaggio
- Form, Art, Gefahr (FAG – forma, tipo, pericolo)

### Per ogni carro e/o unità di carico nel traffico combinato dati relativi a merci pericolose presenti in piccoli quantitativi (LQ) e imballate per pesi superiori a 8 tonnellate

- forma, tipo, pericolo (FAG) 97

#### 4.1.3 Dati supplementari nel caso di trasporti eccezionali

- Limitazione trasporto del carico
- Form, Art, Gefahr (FAG – forma, tipo, pericolo)
- Numero d'autorizzazione del trasporto eccezionale

#### 4.1.4 Treni privi di carico

Nelle stazioni, dalle quali un treno merci con presa pianificata, parte senza carico, prima della partenza del treno deve essere obbligatoriamente eseguito in ZIS un «controllo treno» senza carri rispettivamente «Vakat».

## 4.2 Possibilità di fornitura

I dati corretti sulla composizione dei treni merci devono essere registrati nel sistema di informazione treni ZIS (Zug-Information-System) di FFS Infrastruttura.

L'ITF ha a disposizione le seguenti opzioni gratuite per la comunicazione dei dati a ZIS:

- Inserimento dei dati tramite internet/Citrix nell'attuale applicazione «Controlle treno». (l'ulteriore utilizzo di applicazioni ZIS è descritto alle cifre 4.5)
- Comunicazione via preannuncio dei treni HERMES UIC

La fornitura dei dati necessari per l'esercizio attraverso un'altra interfaccia può essere concordata a pagamento su richiesta dell'ITF.

### 4.2.1 Perturbazioni

L'ITF è responsabile della comunicazione puntuale, completa e corretta dei dati. Se la comunicazione dei dati non risulta corretta, per l'addebito si applicano i valori standard riportati nel catalogo delle prestazioni di Infrastruttura FFS per le diverse categorie di treno.

Se la perturbazione impedisce la comunicazione dei dati digitali, per il traffico merci occorre trasmettere immediatamente i dati chiave d'esercizio al recapito indicato (Dirigenza della rete FFS a Berna) a mezzo e-mail [netzleitung@sbb.ch](mailto:netzleitung@sbb.ch). Presso il responsabile del sistema è disponibile un elenco modello (modulo prestampato), che è disponibile anche sulla pagina intranet ZIS-Help.

Una volta risolta l'interruzione, l'ITF è tenuta ad aggiornare i dati richiesti nei suddetti sistemi o quantomeno a comunicarli.

### 4.2.2 Prospettive

Al momento resta vuoto.

## 4.3 Momento della fornitura

I dati sulla composizione dei treni merci definiti tra l'ITF e il GI devono essere inseriti nel sistema d'informazione treni ZIS (Zug-Informationen-System) di FFS Infrastruttura prima della partenza o del passaggio della frontiera.

## 4.4 Contatti

Persone da contattare per ZIS per eventuali domande, problemi e ordinazioni riguardanti i diritti d'accesso:

FFS Infrastruttura

[zis@sbb.ch](mailto:zis@sbb.ch)

## 4.5 Utilizzazione estesa dei sistemi

Gli interlocutori di Vendite sono a disposizione per la fruizione di prestazioni IT di FFS Infrastruttura (utilizzo dei sistemi IT e acquisizione di dati):

SBB Infrastruktur

I-ESP-VK

Hilfikerstrasse 3



#### **4.5.1 Sistema di gestione carri**

Nel corso del 2022 per determinate stazioni di formazione FFS Infrastruttura utilizzerà un nuovo sistema di gestione carri (WaVe). L'utilizzo del sistema di gestione carri può essere concordato a pagamento. Tale possibilità viene concordata separatamente come prestazione di servizio su richiesta.

## **5 Fornitura dei dati relativi ai valori di misura dell'energia**

### **5.1 Dati da fornire**

Per rendere possibile l'addebito dei consumi energetici effettivi, è necessario comunicare in tempo utile i valori rilevati dai sistemi di misura dell'energia con il relativo EVN (numero del veicolo a 12 cifre). La comunicazione dell'EVN è parte integrante della fornitura dei dati, in conformità alle cifre 3.1 e 4.1 del presente Allegato.

A prescindere dal fornitore dei servizi di misura, ai sensi dell'art. 20a cpv. 3 OARF l'ITF è responsabile della misurazione del consumo di energia.

### **5.2 Possibilità di fornitura**

I valori di misura dell'energia vengono trasmessi al GI sul sistema di fatturazione in conformità con l'IRS 90930. In questa fase il GI utilizza il sistema EREX Exchange. La realizzazione delle relative interfacce a EREX Exchange spetta all'ITF.

#### **5.2.1 Gestione di dati incompleti o non plausibili**

Se i veicoli sono registrati per l'imputazione dei costi dell'energia, nel caso di dati incompleti o non plausibili vengono applicati valori sostitutivi o formule forfettarie, come previsto dal catalogo delle prestazioni.

Ciò si applica nei casi in cui:

1. i sistemi di misura dell'energia subiscano guasti.
2. i valori di misura risultino errati o non plausibili e pertanto nulli, oppure non risultino valori di misura su singole sezioni di tratta lungo un itinerario.
3. il numero di identificazione (EVN) di un veicolo registrato risulti mancante o errato.
4. i dati non pervengano al GI nei tempi specificati alla cifra 5.3.





Se il GI riscontra dati mancanti o non plausibili, l'ITF viene informata del problema. A part CMS User questo momento l'ITF ha 60 giorni di impiego consecutivi in Svizzera per eseguire la riparazione necessaria. Se prima della scadenza di detto termine l'ITF non informa il GI del ripristino della fornitura dei dati secondo la cifra 5.1 di questo allegato, il calcolo di fatturazione viene effettuato sulla base delle formule forfettarie pubblicate nel catalogo delle prestazioni del GI a seconda della categoria di treno. Per il ritorno alla fatturazione effettiva trova applicazione la cifra 3.1 dell'allegato NWS «Sistemi di misura dell'energia».

### 5.2.2 Prospettive

Al momento resta vuoto.

## 5.3 Tempi di fornitura

I valori di misura e i relativi EVN devono essere forniti ai GI ogni giorno (al più tardi il giorno di circolazione + 3 giorni fino alle ore 22.00).

## 5.4 Contatti

Per domande sulla fornitura dei dati relativi ai valori di misura dell'energia è a disposizione [onestopshop@sbb.ch](mailto:onestopshop@sbb.ch).

## 6 Elenco delle modifiche

Versione	Data	Modifica	Commento
2.0	09.12.2022	Adattamenti in relazione alla migrazione CIS ->ZIS  Adattamento del processo di riparazione alla cifra 5.2.1.	In seguito all'avvio della migrazione graduale al nuovo sistema ZIS, la denominazione CIS è stata sostituita. Tuttavia, durante la fase di transizione saranno attivi entrambi i sistemi. Le ITF saranno contattate separatamente per il passaggio al nuovo sistema.  Il processo di riparazione prevedeva sinora solo una comunicazione del GI all'ITF. Non era previsto che l'ITF confermasse al GI l'avvenuta riparazione. Questa lacuna del processo è stata colmata con l'obbligo di conferma dell'ITF. In tale contesto il ...

periodo a disposizione per la riparazione v  
raddoppiato da 30 a 60 giorni d'esercizio.

L'allegato «Fornitura dei dati» è stato finora pubblicato separatamente per ogni anno di orario. Con la presente versione le edizioni 2021 (versione 2.0 del 7.5.2020) e 2022 (versione 1.0 del 19.11.2020) pubblicate vengono retroattivamente accorpate in un unico allegato indipendente dall'anno di orario e trasferite dal formato PDF finora in uso alla nuova versione web.

La situazione presentata nel capitolo 1 è stata formulata in modo neutrale in termini di GI, in modo che l'allegato possa essere riportato come collegamento da altri GI.

Per potere fornire informazioni sugli sviluppi futuri nella fornitura dei dati, sono state aggiunte le tre cifre 3.2.2, 4.2.2 e 5.2.2 che illustrano le prospettive.

La cifra 5.2.1 è stata precisata in merito all'informazione in caso di problemi nella fornitura dei dati.

1.0

02.08.2021

Pubblicazione

Capitolo 1,  
formulazione  
neutrale in termini  
di GI

Nuove cifre 3.2.2,  
4.2.2 e 5.2.2

Precisazioni alla  
cifra 5.2.1